

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ

— НА —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

	На годъ.		На 1/2 годъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для посторон. лиц. . .	5	—	3	—
„ учрежд. Заб. ж. д. .	2	50	1	25
„ служаш. Заб. ж. д. .	2	—	1	—

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается разсрочка по 20 к. въ мѣсяцъ; плата можетъ быть удержана изъ жалованья.

№ 20.

ПОДПИСКА И ОБЪЯВЛЕНІЯ ПРИНИМАЮТСЯ:

въ Управленіи—въ Конторѣ Редакціи и въ книжномъ магазинѣ Макушина и Посохина.

Плата за объявленія взимается.

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . . 15 руб.
 „ полстраницы „ „ „ . . . 10 „
 „ четв. стран. „ „ „ . . . 5 „

За строку петита въ столбцѣ или за мѣсто, занимаемое ею:

На годъ 4 р. 50 к.
 На полгода 2 „ 50 „
 Въ одномъ номерѣ — „ 20 „

Отдѣльный номеръ—5 коп.

Адресъ Редакціи и Конторы: Иркутскѣ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецъ, Управленіе Забайкальской желѣзной дороги.
 Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

СОДЕРЖАНІЕ: О дѣятельности Вѣдомства Путей Сообщенія въ дѣлѣ организаціи помощи лицамъ, пострадавшимъ отъ военныхъ дѣйствій. (Окончаніе).—Утилизациа подвижнаго состава. Лекція первая. Инженера Николаева.—Отчетъ.

Продолжается подписка на еженедѣльный журналъ

ВѢСТНИКЪ Забайкальской желѣзной дороги

Восьмой годъ изданія.

НА 1915-й годъ.

Восьмой годъ изданія.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги.

подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ—въ ЗАГОЛОВКѢ.

Адресъ редакціи: Иркутскѣ, улица Графа Кутайсова, домъ Кузнецъ, Управленіе Забайкальской желѣзной дороги.



Торговый Домъ Макушинъ и Посохинъ

— ВЪ ИРКУТСКѢ. —

Книжный магазинъ имѣетъ громадный выборъ книгъ по всѣмъ отдѣламъ знанія. Новости науки и литературы. Продажа по номинальной—столичной цѣнѣ

Магазинъ учебныхъ пособій, письменныхъ и чертежныхъ принадлежностей снабженъ всѣмъ необходимымъ для канцелярій, конторъ и проч.

Музыкальный магазинъ имѣетъ громадный выборъ инструментовъ и нотъ для всѣхъ инструментовъ и пѣнія. Рояли, піанино, фисгармоніи.

**ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ, СТЕРЕОТИПНАЯ,
ПЕРЕПЛЕТНАЯ, ЛИНОВАЛЬНАЯ.**

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ Макушина и Посохина

ВЪ ИРКУТСКѢ

ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

Желѣзнодорожное дѣло.

Адріановъ, Г. и Чмутовъ, С. Сѣть желѣзныхъ дорогъ Россіи въ будущемъ съ приложеніемъ карты 55410 верстъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Ц. 1 р. 80.

Алехинъ, Н. Вычисленіе объемовъ, занимаемыхъ въ насыпяхъ желѣзнодорожнаго двупутнаго полотна искусственными сооруженіями и объемовъ отсыпки конусовъ у желѣзныхъ мостовъ малыхъ отверстій. Ц. 40 к.

Архангельскій, Е. Полное руководство для начальниковъ станцій, ихъ помощниковъ и лицъ, ихъ замѣняющихъ по хозяйственной, административной и технической части службы движенія на желѣзныхъ дорогахъ. Ц. 3 р. 50 к.

Бемъ. Руков. службы паровознаго машиниста съ прилож. статей объ устройствѣ желѣзнодорожн. пути и пр. Съ 260 рис. и 15-ю отд. чертежами. Спб. 1901 г. 2 50 к.

Блюмъ, Борисъ и Баригаузенъ. Соврем. техника желѣзнодорожн. дѣла. *Отдѣлъ I.* Подвижной составъ и мастерскія, т. I. Паровозы съ 482 чертеж. и 23 табл. Спб. 900 г. 9 р. т. II. Вагоны, автоматич. тормазы, снѣгоочистители, подвиж. составъ электр. дорогъ, паромы; правила для сооруж. подвиж. состава. Съ 640 чертеж. и 20 табл. Спб. 903 г. 9 р.

— т. III. Мастерскія. Съ 119 рис. и 3 лит. табл. Спб. 98 г. 2 р. 60 к.

Отдѣлъ II. Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ т. I. Провѣшиваніе линій и устройство пути. Съ 82 рис. и 4 литогр. табл. Спб. 1898 г. 2 р.

— т. II. Верхнее строеніе желѣзн. дорогъ. Съ 299 чертеж. Спб. 98 г. 3 р.

т. III. Устройство желѣзнодорожн. станцій. Съ 604 рис. и 13 лит. табл. Спб. 904 г. 9 р.

т. IV. Сигналы и др. мѣры безопасности. Съ 596 рис. и 9 лит. табл. Спб. 905 г. 7 р.

— *Отдѣлъ III.* Содержаніе и эксплуатація желѣзн. дорогъ 3 I. Содержаніе желѣзн. дорогъ. Съ 146 рис. и 2 табл. Спб. 902 г. т. руб. 50 к.

Богоявленскій, Н. Правила технической эксплуатаціи, въ 16 лекціяхъ. Съ прилож. таблицъ, рисунковъ и графиковъ. Ц. 2 р. 50 к.

Бѣлелюбскій, А. Справочная книга для дорожныхъ мастеровъ, старшихъ рабочихъ, смотрителей зданій и десятниковъ. Ц. 2 руб. 25 коп.

Гордѣенко, Я. Курсъ желѣзныхъ дорогъ. По программѣ утвержд. Г-номъ Министр. П. С. для экзамена на званіе техника путей сообщенія. Цѣна 4 р. 50 к.

Гельферъ. Защита мостовыхъ быковъ отъ подмыва. Настольная

книжка г. г. Начальникамъ желѣзнодорожныхъ дистанцій и участковъ. Цѣна 75 коп.

Житковъ, С. и Герсевичевъ, Н. Правила составленія смѣтъ, производства работъ и технической отчетности по вѣдомству Путей Сообщенія. Для техникумовъ путей сообщенія. Ц. 1 р.—50 к.

Змировъ, К. П. Общій уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ законодательными мотивами, на которыхъ основанъ Уставъ съ разъясненіями Правительств. Сената и замѣчаніями составителя. Цѣна 6 руб. 50 коп.

Клячко, В. Л. Желѣзнодорожное право. Алфавитный указатель вопросовъ желѣзнодорожнаго права и претензионной практики. Ц. 3 р.

Кноррингъ, О. Попытка опредѣлить хозяйственность эксплуатаціи желѣзной дороги. Забайкальская жел. дор. 1906—1909 года Цѣна 1 р. 80 коп.

Краевскій Инж. П. С. Мировая—Транзитная Сибирская желѣзная дорога. 1. Пассажирское движеніе. 2. Грузовое движеніе. 3. Переправы поѣздовъ черезъ оз. Байкаль и Кругобайкальская жел. дор. 4. Сибирь призванная къ новой жизни. 5. Китайцы среди русскихъ. 6. Сокращеніе транзита. 7. Значеніе Сибирской жел. дор. 98 г. 1 р.

Кренке. Руководство къ разбивкѣ закругленій на обыкновенныхъ и желѣзныхъ дорогахъ. Съ полными таблицами и чертежами. Ц. 80 к.

Мелентьевъ, А. Забайкальская желѣзная дорога во время мира и русско-японской войны 1900—1907 г. г. Коррективы къ книгѣ О. И. Кнорринга „Попытка опред. хозяйств. эксплуатаціи желѣзной дороги.“ Ц. 1 р. 80 к.

Новицкій, А. Руководство къ изученію Коммерческой службы на желѣзныхъ дорогахъ. Съ прилож. 44 образцовъ бланковъ Ц. 2 руб. 50 коп.

Нолькенъ, А. Законъ объ обезпеченіи рабочихъ на случай болѣзни. Практическое руководство. Ц. 2 р.

Правила технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытых для общаго пользованія. Общія положенія. Обязанности служащихъ. Содержаніе и охраненіе пути и сооружений. Содержаніе подвижнаго состава и пользованіе имъ. Движеніе поѣздовъ. 04 Ц. 40 к.

Прошинъ, О. Желѣзнодорожныя правила по коммерческой части изложенныя въ видѣ программы (въ вопросахъ и отвѣтахъ) для испытанія станціонныхъ агентовъ въ знаніи служебныхъ обязанностей. Изд. 10-ое. Цѣна 1 р.—20 к.

Соновичъ, В. Катехизисъ по технической части службы движенія. Ц. 1 р. 80 коп.

Шмейдлеръ. Желѣзно-дорожное дѣло. Руководство къ подготовленію служащихъ при поступленіи на желѣзныя дороги. Цѣна 1 руб. 50 коп.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

Официальныя сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѢзной дороги.

М. П. С.

Забайкальская желѢзная дорога:

П Р И К А З Ъ

2 мая 1915 года.

№ XX

(Окончаніе).

По отдѣлу Телеграфа.

Назначаются: вр. ученикъ телеграфа станціи Чита ц. БУРМИСТРОВЪ Иванъ, на такую же должность ст. Могзонъ, съ жалованьемъ 29 руб. въ мѣсяць, съ 1 февраля с. г.; вр. телеграфистъ ст. Карымская КОСЫГИНЪ Николай, на такую же должность ст. Харагунъ, съ жалованьемъ 49 руб. въ мѣсяць, съ 19 января с. г.; старшій по аппаратной ст. Адриановка ШИЛО Юсифъ, на такую же должность ст. Мысовая, съ жалованьемъ 60 р., личноприсвоенныхъ 8 р. въ мѣсяць при квартирѣ натурой, съ 18 января с. г.; телеграфистъ ст. Оловянная НАУМОВЪ Федоръ, на такую же должность ст. Заиграево, съ жалованьемъ 44 р., личноприсвоенныхъ 2 р. 50 к., при квартирѣ натурой и на дороговизну жизни 3 руб., съ 12 января с. г.; телеграфистъ ст. Оловянная САМОСУДОВЪ Алексѣй, на такую же должность ст. Мысовая, съ жалованьемъ 44 р., личноприсвоенныхъ 6 р., квартирныхъ 15 руб. и на дороговизну жизни 4 руб. въ мѣсяць, съ 29 января с. г.; телеграфистъ ст. Харагунъ БОГОМЯГКОВЪ Діомидъ, на такую же должность ст. Холбонъ, съ жалованьемъ 36 руб., квартирныхъ 13 руб. и на дороговизну жизни 2 р., съ 10 января с. г.; телеграфистъ ст. Карымская ИЛЬИНЪ Иванъ, на такую же должность раз. № 59, съ жалованьемъ 40 р., квартирныхъ 15 р. и на дороговизну жизни 4 руб. въ мѣсяць, съ 18 января с. г.; надсмотрщикъ ст. Шилка СУРМИЛЛО Иванъ, на такую же должность ст. В.-Удинскъ,

съ жалованьемъ 75 руб. въ мѣсяць при кварт. нат., съ 22 января с. г.; вр. телеграфистъ ст. Холбонъ ШЕСТАКОВЪ Григорій, на такую же должность ст. Харагунъ, съ жалованьемъ 49 руб. въ мѣсяць, съ 16 января с. г.; телеграфистъ ст. Кручина СУХОДОЛЬСКІЙ Леонтій, на такую же должность раз. Атамановскій, съ жалованьемъ 44 р., личноприсвоенныхъ 11 руб., квартирныхъ 15 руб. и на дороговизну жизни 4 руб., съ 18 июля 1914 г.; телеграфистъ раз. Атамановскій СУХОДОЛЬСКІЙ Леонтій, на такую же должность ст. Кручина, съ жалованьемъ 44 руб., личноприсвоенныхъ 11 р., квартирн. 15 р. и на дорогов. жизни 4 р., въ мѣсяць съ 27 июля 1914 г.; телеграфистъ ст. Кедровая ТАТАУРОВЪ Матвѣй, на такую же должность ст. Танхой, съ жалованьемъ 40 руб., квартирныхъ 15 руб. и на дороговизну жизни 4 руб. въ мѣсяць, съ 9 февраля с. г.; за счетъ расходовъ по военнымъ обстоятельствамъ: вр. телеграфистъ раз. № 59 КОНДРАТЕНКО Петръ, на такую же должность ст. Карымская, съ жалованьемъ 48 руб. въ мѣсяць, съ 19 января с. г.; вр. телеграфистка ст. Кедровая АНТОНОВА Валентина, на такую же должность ст. Оловянная, съ жалов. 36 рублей въ мѣсяць, съ 3 февраля с. г.; вр. телефонистка ШАРНЕВСКАЯ Марія, на окладъ содержанія 29 р. въ мѣсяць, съ 15 октября 1914 г.; телеграфистъ ст. Ага ШУРАКОВЪ Павелъ, съ жалованьемъ 36 р. въ мѣсяць, съ 5 декабря 1914 г.; рассыльный ст. Оловянная ИВАНОВЪ Адрианъ, съ жалованьемъ 23 р. въ мѣсяць съ 24 декабря 1914 г.

Назначается взаимно получаемого содержанія. Телеграфисту ст. Маритуй ЗАРЕНБО Александру, жалов. 40 руб., квартир. 15 р., да дороговизну жизни 4 р., всего 59 р. въ мѣсяць, съ 13 декабря 1914 г.; старшему телеграфисту ст. Мысовая ЧАПЛИГИНУ Ивану, жалов. 75 р., квартир. 25 р. личноприсв. 4 р., всего 104 р. въ мѣсяць, съ 18 сентября 1914 г.; старшему по аппаратной той же станціи СЛЕДЬ Александру, жалованья 65 р., кварт. 22 р. личноприсв. 3 р. всего 90 р. въ мѣ-

сящъ, съ 18 сентибря 1914 г.; телеграфистамъ той-же станціи: СЪРГѢВУ Василию, жалов. 40 р., квартир. 15 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 59 рублей въ мѣсяцъ, съ 27 сентября 1914 г.; ст. Соходно СУДЗИЛОВСКОМУ Петру, жалов. 44 р., кварт. 15 р., личнопр. 6 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 69 р. въ мѣсяцъ, съ 23 ноября 1914 г.; ст. Бырка СМІРНОВУ Владимиру, жалов. 40 р., кварт. 15 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 59 р. въ мѣсяцъ, съ 2 января с. г.; ст. Оловянная КАЛАШНИКОВУ Козьмѣ, жалован. 44 р., личнопр. 6 р., квартир. 15 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 69 р. въ мѣсяцъ, съ 1 ноября 1914 г.; ст. Маціевская МИХОВИЧЪ Никитѣ, жалов. 40 р., кварт. 15 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 59 р. въ мѣсяцъ, съ 11 октября 1914 г.; ст. Зубарево ВОСКРЕСЕНСКОМУ Михаилу, жалов. 40 р., квартир. 15 р., на дороговизну жизни 3 р., всего 58 р. въ мѣсяцъ, съ 19 января с. г.; ТОКМАКОВУ Діонисію жалов. 40 р., кварт. 15 руб. на дороговизну жизни 3 р., всего 58 р. въ мѣсяцъ, съ 24 октября 1914 г.; сторожу конторы телеграфа СКУРАТУ Якову жалов. 27 р. 50 к. на дороговизну жизни 3 р., всего 30 р. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 1 августа 1914 г.; телефонисткамъ: ст. Иннокентьевская МОСКВИТНОЙ Софіи, жалов. 34 р. 50 к., на дороговизну жизни 3 р., всего 37 р. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 10 декабря 1914 г.; ст. Слюдянка БАЖАНОВОЙ Лидіи, жалован. 40 р. въ мѣсяцъ съ 24 ноября 1914 г. телеграфистамъ: ст. Танхой НАШИВОЧНИКОВУ Ивану, жалов. 40 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 44 руб. въ мѣсяцъ, съ 8 декабря п. г.; ст. Мысовая СЕРГѢВУ Василию, жалов. 40 р., на дороговизну жизни 4 р., всего 44 р. въ мѣсяцъ, съ 31 декабря 1914 г.; старшему по аппаратной той-же станціи СЛЕДЬ Александру, жалов. 65 р., личноприсв. 9 р., всего 74 р. въ мѣсяцъ съ 27 сентября 1914 г.; телеграфисту ст. Дивизионная НѢМАКИНУ Андрею, жалов. 40, личноприсв. 1 р., на дороговизну жизни 3 р., всего 44 р. въ мѣсяцъ съ 20 декабря 1914 г.; ст. Бурятская БОРКОВСКОМУ Борису, жалов. 44 р. личноприсв. 1 р. 50 к., на дороговизну жизни 4 р., всего 49 р. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 1 августа 1914 г.; ст. Бырка СМІРНОВУ Владимиру жалован. 40 р. на дороговизну жизни 4 р., всего 44 р., въ мѣсяцъ съ 6 октября 1914 г. старшему по аппаратной ст. Борзя КАРБОВСКОМУ Юву, жалов. 62 р. 50 к. въ мѣсяцъ, съ 28 декабря 1914 г.; телеграфисту ст. Оловянная ЖИДЕЛЕВУ Петру, жалованья 33 р., на дороговизну жизни, 3 р., всего 36 р. въ мѣсяцъ съ 20 ноября 1914 г.; телеграфистамъ: ст. Зубарево ВОСКРЕСЕНСКОМУ Михаилу, жалов. 40 р., личноприсв. 1 р., на дороговизну жизни 3 р., всего 44 р. въ мѣсяцъ, съ 29 октября 1914 г.; ТОКМАКОВУ Діонисію, жалов. 40 р., личноприсв. 1 р., на дороговизну жизни 3 р., всего 44 р. въ мѣсяцъ, съ 10 октября 1914 г.; ст. Шилка СОСНОВСКОМУ Петру, жалов. 40 р. личноприсв. 1 р., на дороговизну 3 р., всего 44 р. въ мѣсяцъ, съ 4 октября 1914 г.

Назначается добавочное вознагражденіе: Телеграфисту-улитонисту ст. Управление ВАЛЕНКО Сергію, за несеніе обязанностей по приему и переда-

чѣ международной корреспонденціи на ст. Иркутскъ, въ размѣрѣ 600 руб. въ годъ, 11 ноября 1914 г.

Увольняются отъ службы по прошенію: телеграфистъ-улитонистъ ст. Управление НИКОЛАЕВЪ Николай, съ 1 января с. г. и старшій по аппаратной ст. Иркутскъ ДОРОФѢВЪ Афанасій, съ 10 февраля с. г.

Исправленіе приказовъ: № XXXVIII—1914 г. Перемѣщеніе ученика телеграфа ст. Маритуй МИХАЛЕВА Адриана, на должность вр. телеграфиста ст. Хилокъ, считать на окладъ содержанія 57 р. въ мѣсяцъ; № С. 1914 г. Измѣненіе квартирнаго довольствія телеграфисту ст. Нерчинскъ-гор. ВІКУЛОВУ Тихону, считать съ 20 октября 1914 г. Перемѣщеніе телеграфиста ст. Шилка ПЕРЕВЪРЕНКО П., на ст. Управление, считать съ 9 октября п. г. Опредѣленіе вр. телеграфиста ст. Тарбагатай БАЖЕНОВА Михаила, считать на окладъ содержанія всего 49 р. въ мѣсяцъ; № X—1915 г. Нижепоименованнымъ агентамъ увеличенное содержаніе считать: надсмотрщику ст. Байкаль ГУБАНОВУ Алексѣю, жалованіе 80 р. и личноприсв. 10 р., всего 90 руб. при кварт. натурой; Старшему по аппаратной ст. Мысовая ВАСИЛЕНКО Митрофану, жалованье 65 р. и личноприсв. 9 р. всего 74 р. при кварт. натурой; старшему по аппаратной ст. Чита ЗАВОРОТКИНУ Константину, жалованье 62 р. 50 к. и личноприсв. 8 р. 50 к., всего 71 р. при квартирѣ натурой; № XIV—1914 г. Увольненіе телеграфиста ст. Срѣтенскъ СУСЛОВА Ивана, считать съ 1 января 1914 г.

Примѣчаніе: телеграфисту ст. Чита-центр. ДОБРЕЦОВУ Елену считать по фамиліи „ДОБРЕЦОВА-КОСТЮКЕВИЧЪ“.

Начальникъ телеграфа, инженеръ *Шиврисъ.*

М. П. С.

Забайкальская желѣзная дорога.

П Р И К А З Ъ

9 мая 1915 г.

№ XXI.

Приказомъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 29 марта 1915 г. за № 8 перемѣщается причисленный къ Министерству Начальникъ службы Сборовъ Забайкальской ж. д. коллежскій совѣтникъ ЛЮЦЕРНОВЪ на такую же должность Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ 9 декабря 1914 г. съ оставленіемъ причисленнымъ къ Министерству.

Назначается состоящій штатн. по Министерству инженеромъ VIII класса, помощникъ Начальника телеграфа Забайкальской ж. д. инженеръ-электрикъ БОЛТЕНКОВЪ—старшимъ механикомъ телеграфа Либаво-Роменской ж. д., съ 15 октября 1914 г. съ оставленіемъ штатнымъ по Министерству инженеромъ того же класса.

Увольняется отъ службы, согласно прошенію, по болѣзни причисленный къ Министерству участко-

вый врачъ Забайкальской ж. д., статскій совѣтникъ
лекаръ БОЛТЕНКО, съ 1 іюля 1914 г.

Уволенъ въ отпускъ на 14 дней канцелярскій
чиновникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, откоман-
дированный въ распоряженіе Начальника Забайкаль-
ской ж. д. для исполненія обязанностей помощни-
ка Начальника участка службы Пути, губернской
секретарь, техникъ путей сообщенія ЗМЕЧЕРОВ-
СКІЙ.

О вышеизложенномъ объявляется для свѣдѣнія.

Начальникъ дороги, инженеръ *Н. Зурабовъ.*

Правитель Канцеляріи *В. Тоцкий.*

По службѣ Пути.

Объявляется замѣчаніе: По 1 участку: дворни-
ку ИВАНОВУ Степану, за неочистку лѣстницы
отъ снѣга 12 января с. г.; переѣздному сторожу
СОКОЛЬСКОМУ Николаю, за нестрѣчу п. № 31
29 января с. г.; путев. сторожу КАТАЛЬНИКОВУ
Алексѣю, за ненахождение на посту въ ночь съ 6
на 7 февраля с. г.; ремонтнымъ рабочимъ: ВОИНО-
ВУ Герасиму, за ненахождение на посту при
исполненіи обязанностей переѣздного сторожа въ
ночь съ 6 на 7 февраля с. г.; КРОПАЧЕВУ Гри-
горію, за отказъ выйти на работу 30 января с. г.;
по 4 участку: путевому сторожу УСАЧЕВУ Васи-
лію, за уходъ съ дежурства и сонъ на дежурствѣ
въ ночь съ 13 на 14 февраля с. г. и артельному
старостѣ ЕРМАКОВУ Василию, за оставленіе ва-
гонетки безъ запор.; по 5 участку путевымъ сторо-
жамъ: НАЛЕТОВУ Федору, за нестрѣчу п. № 3
въ ночь на 29 января с. г.; ЛАДЕНКОВУ Ефиму,
за нестрѣчу п. № 508 въ ночь на 30 января
с. г.; НАСОНОВУ Федору, за нестрѣчу п. № 3 въ
ночь на 29 января с. г.; по 7 участку дорожному
мастеру ГОРЛАНОВУ Саввѣ, за утерю мобилиза-
ціоннаго документа и по 14 участку путевому
сторожу ГОРБАТЮКУ Акиму, за неисполне-
ніе распоряженія дорожнаго мастера.

Выговоръ. по 1 участку сторожу понтона
КОРОСТИКУ Павлу, за сонъ во время дежурства
въ ночь съ 28 на 29 января с. г. и за ненажде-
ніе на дежурствѣ 7 февраля с. г.; по 4 участку
ремонтному рабочему МАТЮНИНУ Александру,
за самовольную отлучку съ околodka 1 февраля
с. г.; по 5 участку путевому сторожу НОВОКРЕ-
ЩЕННЫХЪ Егору, за нестрѣчу п. № 3—29 янва-
ря с. г.; по 9 участку: путевымъ сторожамъ
ШУМИЛИНУ Ивану, и ФОКѢВУ Федору, за
нестрѣчу п. № 32—26 января с. г.; по 10 участ-
ку путевому сторожу ЛѢСЮКУ Іосифу, за неради-
вое отношеніе къ службѣ, выразившееся въ не-
очисткѣ пути отъ снѣга, недобивкѣ костылей и
болотовъ и нестрѣчу поѣзда 4 февраля с. г. и
переѣздному сторожу ПЕРЕХОДОВУ Андрею, за
утерю книжки расписанія движенія поѣздовъ воен-
наго времени; по 13 участку путевому сторожу
ПАНИНУ Савелію, за нестрѣчу п. № 55—28 ян-
варя с. г.; и ложное объясненіе; по 14 участку:
конторщику АНИСИМОВУ Николаю, за нетактич-
ное поведеніе по отношенію къ счетоводу участка;

дорожному мастеру НИКОЛЕНКО Александру, за
неразливное въ санитарномъ отношеніи содержаніе
околodka и путевому сторожу ПОНОМАРЕВУ Ни-
кифору, за неисполненіе распоряженій артельного
старосты.

Строгий выговоръ: по 4 участку ремонтному
рабочему ОЩЕНКОВУ Анаталію, за самовольный
уходъ отъ сигналовъ по огражденію вагонетки;
по 7 участку путевому сторожу МИЛИЦЫНУ Ва-
силію, за самовольную отлучку съ поста во время
дежурства и нежеланіе исполнять обязанности
путевого сторожа, по 8 участку путевому сторожу
НЕФЕДОВУ Егору, за нерадивое отношеніе къ
службѣ, выразившееся въ ненахожденіи на пути
во время дежурства и неочисткѣ стыковъ отъ снѣ-
га и по 9 участку путевымъ сторожамъ: ТЕРЕ-
ХИНУ Петру и МЫСЕНКО Макару, за нестрѣчу п.
№ 32—26 января с. г.

Выговоръ съ предупрежденіемъ объ увольненіи:
по 9 участку путевому сторожу АНОШКИНУ
Дмирію, за нестрѣчу п. № 32—26 января с. г.

Исправленіе приказовъ: № VII с. г. Въ рубрикѣ
„объявляется выговоръ“ путевому сторожу 8 уча-
стка ЕРМОЛАЕВУ Василию, слѣдуетъ считать
взысканіе за неочистку стыковъ отъ снѣга на
своемъ обходѣ, а не за нестрѣчу п. № 37. № IX
с. г.; въ рубрикѣ „назначаются награды“ путевой
сторожъ 15 участка ТАЮКИНЪ Петръ ошибочно
названъ по фамиліи Тюкинымъ; въ рубрикѣ „объ-
является замѣчаніе“ путевой сторожъ 16 участка
РАДЬКОВЪ Тимофей, ошибочно названъ по фами-
ліи Гадьковымъ.

За Начальника дороги,
инженеръ *Д. Кленовъ.*

Начальникъ службы Пути,
инженеръ *Н. Кислицинъ.*

По службѣ Движенія.

Объявляется выговоръ: помощнику Начальника
раз. Китайскій ТОРГАШЕВУ Ивану, за подачу
депешы вопреки приказа по дорогѣ № 18—1912 г.
въ бытность Начальникомъ раз. № 81; младшему
стрѣлочнику ст. Иннокентьевской БУТЕНКО Васи-
лію, за неплотное прижатіе пера стрѣлки къ рам-
ному рельсу при переводѣ стрѣлки, — вслѣдствіе
чего произошелъ сходъ съ рельсовъ ваг. № 389690
и паровоза № 1014 при маневрахъ на ст. Инно-
кентьевская 10 января с. г.

Строгий выговоръ: младшимъ стрѣлочникамъ
раз. „Военный городокъ“ БАТАШЕВУ Роману и
ПОДДУБНЯКУ Сильвестру, за систематическое и
упорное нежеланіе своевременно очищать стрѣлки
и вызывающее поведеніе по отношенію къ началь-
нику станціи и его помощнику на ихъ о томъ за-
мѣчаніяхъ.

За Начальника дороги,
инженеръ *Н. Кислицинъ.*

За Начальника службы Движенія,
инженеръ *Бабаевъ.*

По службѣ Тяги.

Ставится на видъ: По депо Чита: машинистамъ КОЗЛОВУ Тимофею, опоз. съ п. № 51 на перегонѣ Маккавѣво-Кручина 16 ноября п. г. на 25 м.; ДЕРЯБИНУ Якову, опозданіе съ п. № 48 на перегонѣ Сохондо-раз. № 52, 23 сентября п. г. на 19 минутъ; помощникамъ машинистовъ: КОВНАЦКОМУ Станиславу, опозданіе съ п. № 600 на перегонѣ Атамановскій-Кручина 30 октября п. г. на 35 м.; ИГНАЦКОМУ Александру, опозданіе съ п. № 356-ис на пер. Ингода—раз. № 55, 4 декабря п. г. на 39 м.

Объявляется замѣчаніе: Табельщику КОНСТАНТИНОВУ Николаю, за небрежную отмѣтку, вслѣдствіе чего чернорабочій Соранинъ былъ показанъ 7, 8 и 9 января с. г. больнымъ, тогда какъ онъ исп. об. поѣздного смазчика; машинистамъ: БУЙЛОВУ Петру, за неправильное требованіе 3-го паровоза при слѣдованіи съ п. № 59 на перегонѣ Яблоновая-раз. № 52, 27 октября п. г.; ДОБРОВОЛЬСКОМУ Михаилу, за нагонъ 6 минутъ при слѣдованіи съ п. № 30, 15 октября п. г. на перегонѣ раз. № 53—Яблоновая; ЛОГИНОВУ Ильѣ, за опозданіе съ п. № 41, 1 сентября п. г. на перегонѣ Яблоновая-раз. № 53 на 24 минуты; ЛѢТНЯКОВУ Дмитрію, за толчекъ при остановкѣ п. № 44 на раз. № 52, 28 июня п. г.; КУЛАЛИХИНУ Дмитрію, опозданіе съ п. № 35 на перегонѣ Маккавѣво-Кручина 26 октября п. г. на 15 минутъ; станціоннымъ осматрщикамъ вагоновъ: ВАНЮШИНУ Николаю, за постановку наклейки на на больной вагонъ 5370726 ноября п. г.; ГОРИНУ Петру, за недостаточно добросовѣстный осмотръ вагоновъ п. № 49 на раз. Черновскомъ, вслѣдствіе чего вагонъ № 370765 былъ отцѣпленъ на раз. № 55, 16 января п. г. съ сработаннымъ подшипникомъ; РЫМКЕВИЧУ Ивану, за плохой осмотръ п. № 50, вслѣдствіе чего вагонъ № 58670 былъ отцѣпленъ на ст. Ингода 19 января п. г. по горѣнію буквъ; СЕРГѢЕВУ Андрею, за плохой осмотръ п. № 49, вслѣдствіе чего вагонъ № 175176 былъ отцѣпленъ на раз. Черновскомъ съ задранной осевой шейкой; УСТИМЕНКО Захару, за напрасное требованіе слесарей для ремонта вагона № 421786 на ст. Яблоновая, такъ какъ ремонтъ могъ быть произведенъ средствами ст. Яблоновая 24 января п. г.; ДОРОФЕЕВУ Павлу, за прицѣпку къ п. № 53, 27 января п. г. неисправнаго вагона № 39283, который былъ отцѣпленъ на раз. Черновскомъ; ЕФРИНУ Дмитрію, за постановку новаго подшипника на заработанную шейку оси вагона № 405280, вслѣдствіе чего вагонъ былъ отцѣпленъ отъ п. № 52, на ст. Адриановка по горѣнію буквъ 3 января п. г.; КОНДРАТОВУ Алексѣю, за недостаточное наблюденіе за подчиненными агентами, вслѣдствіе чего произошелъ пожаръ вагона № 478, 27 декабря п. г.; поѣзднымъ смазчикамъ: САВИНУ Ивану, за допущеніе задира осевой шейки вагона № 435921, отцѣпленнаго на ст. Кручина 6 января п. г. отъ п. № 38; АРИЩЕНКО Афанасію, за допущеніе задира шейки оси вагона № 231061, отцѣпленнаго на ст. Чита I-я 14 декабря п. г. отъ п. № 49; КАЛУГИНУ Сергію, за допущеніе задира шейки оси вагона № 435396, отцѣпленнаго отъ п. № 52 на ст. Карымская 31 января п. г.

Выговоръ: переписчику ПЕТЕЛИНУ Георгію, за самовольный уходъ и прекращеніе работъ 13 февраля с. г., кочегару парового отопленія ТАФИЦЕВУ Василю, за недостаточное отопленіе новаго депо 12 февраля с. г. и неисполненіе распоряженій монтера; машинистамъ КОРЧМЕНЕВУ Семену, за опозданіе съ п. № 95, 28 января п. г. на перегонѣ Кручина-Атамановскій на 12 мин. и за ложное объясненіе; ЛѢТНЯКОВУ Дмитрію, за неосторожное производство маневровъ на 958 вер. 30 августа п. г.; помощникамъ машинистовъ: КОЧМАРЕВУ Никифору, за опозданіе съ п. № 43 на перегонѣ Яблоновая-раз. № 53—28 августа п. г. на 28 минутъ; ПОЛОНСКОМУ Вячеславу, за плохой надзоръ за паровозомъ № 719, 13 ноября п. г.; СИВОЛАПЪ Андрею, за неявку на резервъ 16 февраля с. г.; кочегарамъ депо: ФЕДОРОВУ Ивану и РАДАЕВУ Степану, за задержку п. № 42, 13 ноября п. г. несвоевременнымъ вызовомъ машиниста Полонскаго; станціоннымъ осматрщикамъ вагоновъ: ЛОМАКИНУ Ивану, за задержку п. № 65, 6 октября п. г. на ст. Могзонъ на 50 минутъ; ВАНЮШИНУ Николаю, за отправку вагона № 462466 со ст. Карымская въ неисправномъ видѣ 12 ноября п. г.; УСТИМЕНКО Захару, за отлучку во время дежурства ночью 6 сентября п. г. безъ потребованія отъ Т-20 замѣстителя; ЕФРИНУ Дмитрію, за плохую пригонку подшипника при замѣнѣ негоднаго у вагона № 76505 на ст. Карымская 29 декабря п. г., вслѣдствіе чего вагонъ былъ отцѣпленъ на ст. Маккавѣво отъ п. № 31 съ задранной осевой шейкой; ДЮБКИНУ Кондратію, за плохой осмотръ поѣздовъ 7 и 15 ноября п. г., вслѣдствіе чего вагоны были отцѣплены на ст. Хилокъ и Тайдуль; поѣзднымъ смазчикамъ: ПЛАСУНОВУ Ивану, за допущеніе задира шейки оси вагона № 638186 отцѣпленнаго отъ п. № 43, 17 декабря п. г. на ст. Чита I-я; ТРОФИМОВУ Федору, за допущеніе задира осевой шейки вагона № 68249, отцѣпленнаго отъ п. № 42 на ст. Ингода 30 декабря п. г.; БѢЛОБАБА Ивану, за допущеніе задира осевой шейки вагона № 265103, отцѣпленнаго отъ п. № 37 на ст. Ингода 31 декабря п. г.; ДЕНИСОВУ Ивану, за допущеніе задира осевой шейки вагона № 334783, отцѣпленнаго отъ п. № 31 на ст. Чита 30 декабря п. г.; истопникамъ вагоновъ: ЕРШЕВУ Гавріилу, за отлучку изъ обслуживаемыхъ вагоновъ и грязное содержаніе ихъ 8 декабря п. г.; СИНЬКЕВИЧУ Григорію, за недосмотръ за вагонами, отчего произошелъ пожаръ пола вагона № 478 27 ноября п. г.; проводнику служебнаго вагона № 27 СИНЯВСКОМУ Николаю, за попытку провезти контрабанду въ п. № 3—16 декабря п. г.

Строгий выговоръ: машинисту ДАЙКОВСКОМУ Брониславу, за допущеніе помощника машиниста Кузьменко управлять паровозомъ, послѣдствіемъ чего былъ сломанъ туникъ на ст. Чита I-я 25 декабря п. г. и попытку скрыть этотъ случай; помощнику машиниста ЭКЕРКУНСТЪ Степану, за допущеніе порчи паровоза № 1330 при слѣдованіи съ п. № 47, 7 декабря п. г.

(Окончаніе слѣдуетъ).

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ

— Н А —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

	На годъ.		На 1/2 годъ	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для посторон. лицъ . . .	5	—	3	—
„ учред. Заб. ж. д. . .	2	50	1	25
„ служаш. Заб. ж. д. . .	2	—	1	—

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается разсрочка по 20 к. въ мѣсяцъ; плата можетъ быть удержана изъ жалованья.

№ 20.

ПОДПИСКА И ОБЪЯВЛЕНІЯ
ПРИНИМАЮТСЯ:

въ Управленіи—въ Конторѣ Редакціи и
въ книжномъ магазинѣ Макушина и
Посохина.

Плата за объявленія взимается.

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . . 15 руб.
„ полстраницы „ „ „ . . . 10 „
„ четв. стран. „ „ „ . . . 5 „

За строку петита въ столбцѣ или за мѣсто.
внимаемое сю:

На годъ 4 р. 50 к.
На полгода 2 „ 50 „
Въ одномъ номерѣ — „ 20 „

Отдѣльный номеръ—5 коп.

Адресъ Редакціи и Конторы: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецъ, Управленіе Забайкальской желѣзной дороги.
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

Часть неофициальная.

СОДЕРЖАНІЕ. О дѣятельности Вѣдомства Путей Сообщенія въ дѣлѣ организаціи помощи лицамъ, пострадавшимъ отъ военныхъ дѣйствій. Окончаніе.—Утилизациа подвижного состава. Лекція первая. Инженера Николаева.—Отчетъ.

О дѣятельности Вѣдомства Путей Сообщенія въ дѣлѣ организаціи помощи лицамъ, пострадавшимъ отъ военныхъ дѣйствій*).

(Окончаніе**)

По счастливой мысли супруги Г. Министра Путей Сообщенія г. Е. Е. Рухловой въ настоящее время снаряженъ поѣздъ-бани для нуждъ дѣйствующей арміи. Поѣздъ-бани состоитъ изъ 16 вагоновъ; изъ коихъ два предназначены для мытья и снабжены большимъ числомъ душей, а также имѣютъ отдѣленіе париться. Остальные вагоны предназначены для раздѣванія купающихся, для стрижки и бритья, для дезинфекціи и дезинсекціи бѣлья и платья купающихся. Кроме того въ поѣздѣ имѣется вагонъ съ запасомъ чистаго бѣлья, двѣ цистерны съ водой и помѣщеніе для чайной, гдѣ купающимся предоставлена возможность получить послѣ бани горячій чай. Весь поѣздъ имѣетъ паровое отопленіе, электрическое освѣщеніе, въ теченіе сутокъ въ немъ могутъ выкупаться до двухъ тысячъ человѣкъ. Стоимость такого поѣзда приблизительно 35—40 тысячъ рублей, а содержанія его—5000 руб. въ мѣсяцъ. Всѣ купающіеся въ поѣздѣ-банѣ получаютъ свѣжее бѣлье изъ запасовъ предназначенныхъ для снабженія арміи, грязное же бѣлье подвергается дезинфекціи и стиркѣ затѣмъ идетъ на исполненіе

указанныхъ запасовъ. Все платье купающихся подвергается дезинфекціи и дезинсекціи, и такимъ образомъ моющіеся избавляются отъ паразитовъ, причиняющихъ столько безпокойства во время походной жизни и представляющихъ огромную опасность въ виду возможности распространенія ими заразныхъ болѣзней.

Наконецъ, считаемъ необходимымъ упомянуть еще объ одномъ въ высшей степени важномъ мѣропріятіи, осуществленномъ благодаря энергичной инициативѣ Г. Министра Путей Сообщенія С. В. Рухлова. Съ объявленіемъ войны цѣны на перевязочныя средства и употребительнѣйшіе медикаменты сильно поднялись: вмѣстѣ съ тѣмъ, несмотря на возрастаніе цѣнъ, приобрѣтеніе этихъ средствъ дѣлалось все труднѣе и недоступнѣе, и въ перспективѣ представлялась полная невозможность ихъ полученія. Это обстоятельство вполне основательно заставило Г. Министра прибѣгнуть къ экстренной мѣрѣ приобрѣтенія необходимыхъ перевязочныхъ средствъ и медикаментовъ изъ далекихъ отъ насъ Японіи и Америки. Этотъ планъ былъ осуществленъ и Управленію желѣзныхъ дорогъ удалось получить для склада Главнаго Комитета перевязочныя средства и важнѣйшіе медикаменты превосходнаго качества и въ количествѣ, вполне обеспечи- вающемъ всѣ потребности лазаретовъ, устроенныхъ Главнымъ и мѣстными Комитетами. Въ настоящее время въ складъ Главнаго Комитета поступило изъ Японіи ваты гигроскопической 6750 килограммъ, марли 270000 метровъ и металлическаго іода 900 англійскихъ фунтовъ. Всѣ эти

*) Вѣст. ж. д. Мед. и Санитар.

**) См. Вѣстн. № 19.

средства доставлены въ прекрасномъ состояніи, несмотря на дальній путь: упаковка и укупорка ихъ безупречна. Стоимость выписанныхъ изъ Японіи и Америки медикаментовъ очень невелика, сравнительно съ теперешними цѣнами на эти предметы въ Россіи. Такъ напр., метръ превосходной марли обошелся въ 10 коп., пудъ прекрасной гигроскопической ваты—около 24 рублей, фунтъ чистаго матааллическаго іода въ 10 рублей.

Въ заключеніе считаю необходимымъ привести нѣкоторые весьма интересныя наблюденія, касающіяся леченія раненныхъ, пользующихся въ лазаретахъ Главнаго Комитета. До послѣдняго времени огромное большинство больныхъ поступало съ пораненіями легкими и средней тяжести;—тяжелыя раненія были немногочисленны. Наичаще всего встрѣчались раненные съ огнестрѣльными ружейными ранами верхнихъ и нижнихъ конечностей; затѣмъ встрѣчались также довольно часто пораненія шрапнельными снарядами, которые были значительно тяжелѣе раненій ружейными пулями. Были также нѣсколько случаевъ осложненій ружейныхъ ранъ пораненіемъ крупныхъ сосудовъ съ образованіемъ аневризмы. Значительная часть огнестрѣльныхъ ранъ, особенно ружейныхъ, протекала весьма благопріятно, и во многихъ случаяхъ такія раны заживали безъ всякаго нагноенія. Это явленіе наблюдалось чаще у офицеровъ и у болѣе интеллигентныхъ нижнихъ чиновъ; это можно объяснить тѣмъ, что эти лица всегда пользовались индивидуальными повязками и сознательно заботились о предотвращеніи загрязненія раны. Напротивъ, менѣе интеллигентныя нижніе чины, не сознавая всей опасности загрязненія ранъ, сами содѣйствовали зараженію послѣднихъ, примѣняя, напр., такія мѣры, какъ присыпаніе землей или замазываніе грязью ранъ съ цѣлью остановки кровотеченія. Поэтому, наряду съ чистыми, почти асептическими ранами встрѣчались, нерѣдко и сильно загрязненныя зловонныя раны съ обильнымъ ихорознымъ выдѣленіемъ.

У раненныхъ, находящихся на излеченіи въ Петроградскомъ и во Влодавскомъ лазаретахъ, нами отмѣчено слѣдующее весьма интересное явленіе: очень многіе раненные страдаютъ упорными и тяжелыми бессонницами, требующими для своего излѣченія примѣненія специальныхъ средствъ, несмотря на вполне удовлетворительное самочувствіе раненныхъ и на полное отсутствіе болей въ поврежденныхъ частяхъ дѣла. Всѣ безъ исключенія бывшіе подъ нашимъ наблюденіемъ офицеры страдали тяжелой упорною бессонницею, продолжающеюся, приблизительно, въ теченіе мѣсяца послѣ полученія пораненія и эвакуаціи съ театра военныхъ дѣйствій.

Заслуживаетъ также особаго вниманія отмѣченная нами у раненныхъ тахикардія. Нами было изслѣдовано въ этомъ отношеніи свыше 200 человекъ, при чемъ почти у 80% изъ нихъ было замѣчено учащеніе пульса при нормальной температурѣ, при отсутствіи сильныхъ болей въ поврежденныхъ частяхъ тѣла и при лежачемъ положеніи раненныхъ. Учащеніе пульса колебалось отъ 90 до 120 ударовъ въ минуту; чаще всего наблюдался пульсъ частотой 96—100 ударовъ въ минуту, однако, были нерѣдко случаи, когда пульсъ держался недѣлями и даже мѣсяцами на высотѣ 120 ударовъ въ минуту, при вполне удовлетворительномъ общемъ самочувствіи раненныхъ. Это явленіе упорно держалось у нашихъ пациентовъ, несмотря на примѣненіе соответствующихъ средствъ. Наилучшіе результаты противъ явленій тахикардіи получались отъ систематическаго примѣненія тепловатыхъ ваннъ.

Кромѣ указанныхъ явленій со стороны сердца, у многихъ нашихъ раненныхъ наблюдалось повышенная сердечная возбудимость; у такихъ раненныхъ очень быстро учащался пульсъ съ 90—96 ударовъ до 120 ударовъ въ минуту, послѣ того, какъ дѣлалось кратковременное изслѣдованіе

чувствительности кожи при помощи уколовъ булавкою. Рѣзкое учащеніе пульса наступало также послѣ того, какъ раненныхъ заставляли пройти по комнатѣ, медленнымъ шагомъ два—три раза. При такихъ условіяхъ у нѣкоторыхъ раненныхъ пульсъ съ 96 ударовъ въ минуту повышался до 130. Всѣ эти явленія представляютъ чрезвычайный научный интерес и заслуживаютъ specialнаго изслѣдованія. Сначала намъ казалось, что ближайшей причиной указанныхъ явленій могутъ быть, полученные раненія, такъ какъ эти наши наблюденія касались болѣею частью раненныхъ, на театрѣ военныхъ дѣйствій. Однако, мы имѣли возможность наблюдать учащенный пульсъ также у тѣхъ воиновъ, которые, принимая участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ въ настоящую войну, не получили никакихъ пораненій, и тѣмъ не менѣе и у многихъ изъ этихъ лицъ нами замѣчались несомнѣнные явленія тахикардіи. Это обстоятельство наводитъ на мысль, что наблюдавшаяся нами тахикардія зависитъ, повидимому, не столько отъ полученнаго раненія, а является обусловленной, главнымъ образомъ, психическими воздѣйствіями, именно тѣми ужасами, которые приходится переживать нашимъ воинамъ, принимающимъ участіе въ современныхъ жестокихъ и опасныхъ сраженіяхъ. Затронутый здѣсь нами вопросъ можетъ быть, конечно, выясненъ путемъ строгаго научнаго изслѣдованія.

Что же касается теченія заживленія ранъ у нашихъ пациентовъ, то оно было въ огромномъ большинствѣ очень благопріятно: только въ отдѣльныхъ случаяхъ очень загрязненныя раны протекали съ осложненіями въ видѣ затековъ, съ повышеніемъ температуры. Въ одномъ случаѣ загрязненная рана осложнилась столбнякомъ, это осложненіе произошло у очень слабаго и истощеннаго субъекта, страдавшаго до поступленія въ военную службу тяжелою формою желудочно-кишечнаго катарра. Ближайшей причиной такого тяжелаго осложненія нужно признать то, что этотъ раненный, получивъ довольно большія поврежденія пальцевъ рукъ, съ цѣлью остановить кровь, замазывалъ свои раны грязью. Осложненные переломы костей протекали также благопріятно, почти асептически, и образованіе прочной мозоли происходило въ шестинедѣльный срокъ, послѣ котораго раненные могли уже пользоваться поврежденными конечностями, хотя съ поддержкой костылями. Общее состояніе здоровья больныхъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ быстро улучшалось; больные имѣли хороший аппетитъ и прибавлялись въ вѣсѣ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ прибавка вѣса тѣла шла изумительно быстро; такъ, одинъ раненный ружейною пулею въ теченіе мѣсячнаго пребыванія въ лазаретѣ прибавился въ вѣсѣ на 20 фунтовъ. Изъ одной группы 68 человекъ прибавились въ вѣсѣ 2—4 недѣли 55 человекъ, т. е. 81%; вѣсѣ остался безъ измѣненія у 1 человека, убыло въ вѣсѣ 12 человекъ (18%). Данные эти показываютъ, что раненные хорошо питались и прекрасно усваивали пищу. Нужно при этомъ имѣть въ виду, что гигиеническая больничная обстановка, заботливый уходъ за больными дѣйствовали на нихъ особенно благотворно; находясь же на театрѣ военныхъ дѣйствій, наши пациенты лишены были самыхъ элементарныхъ удобствъ и вынуждены были нести необыкновенно тяжелый трудъ и множество лишеній.

Въ заключеніе считаемъ пріятнымъ долгомъ упомянуть о тѣхъ лицахъ, трудами и заботами которыхъ выполнена организационная работа и направляется теперь ихъ дѣятельность. Ближайшей организаторшей и руководительницей всего дѣла явилась Предсѣдательница Главнаго Комитета Е. Е. Рухлова, при дѣятельномъ содѣйствіи Товарищей Предсѣдательницы Н. И. Туганъ-Барановскаго и Г. О. Паукера, принявшаго на себя руководство дѣлопроизводствомъ всего Комитета. Много трудовъ понесли Предсѣдатель организационной коммисіи Петроградскаго лазарета М. Г. фонъ-Бюнтингъ, предсѣдатель организационной коммисіи по устройству Влодавскаго лазарета Ф. И. Шмидтъ и организаторъ

Выше-волоцкого лазарета князь Шаховскій. Д-ръ мед. Е. М. Дементьевъ много потрудился надъ устройствомъ лазарета въ Сестрорѣцкѣ; инж. А. Н. Рыжовъ энергично руководилъ устройствомъ лазарета въ помѣщеніи О-ва спальныхъ вагоновъ, а инж. С. М. Жданъ-Пушкинъ несетъ сложныя обязанности секретаря Главнаго Комитета.

Петроградскій лазаретъ находится въ завѣдываніи д-ра мед. М. А. Заусайлова при ближайшемъ сотрудничествѣ д-ровъ: Н. Ф. Гуна, Г. В. Нордстрема, Н. А. Фреймана и М. П. Городцовой. Консультантами и сотрудниками состоятъ д-ра: С. П. Роцевскій, Ч. М. Чарновскій, Э. А. Голибина и Н. А. Фрейманъ. Всѣ указанные врачи приняли на себя обязанности исполнѣ безвозмездно. За особое вознагражденіе для лазарета приглашенъ хирургъ д-ръ В. А. Шаакъ.—Для Володавскаго лазарета приглашены за вознагражденіе психіатръ д-ръ П. И. Растегаевъ и хирургъ д-ръ Циркуненко; для Вышеволоцкого лазарета—женщина-врачъ Н. А. Титова.

Многія изъ сестеръ милосердія несутъ свои тяжелыя обязанности по уходу за больными совершенно безвозмездно. Весь медицинскій и служебный персоналъ относится къ своимъ обязанностямъ въ высшей степени добросовѣстно и самоотверженно несетъ свой трудъ святому дѣлу помощи страждущимъ защитникамъ родины. Отъ имени послѣднихъ приношу сердечную благодарность всѣмъ лицамъ и учрежденіямъ, дружнымъ трудомъ и сердечнымъ участіемъ которыхъ удалось осуществить вышеописанную организацію нашего Вѣдомства.

М. А. Заусайловъ.

Утилизациа подвижного состава.

(Лекціи, читанныя на желѣзнодорожныхъ курсахъ Забайкальской желѣзной дороги).

Первая лекція.

Я не буду особенно много говорить о томъ важномъ значеніи желѣзныхъ дорогъ въ жизни страны, какое они имѣютъ—это, я думаю, извѣстно всякому мало-мальски образованному человѣку. Постараюсь только вкратцѣ изложить исторію возникновенія желѣзныхъ дорогъ и тѣ причины, какія вызвали къ жизни эту сложную и необходимую организацію.

Въ прежнія времена, когда человѣчество находилось на низкой ступени развитія, когда потребность въ продуктахъ, необходимыхъ для существованія не только отдѣльныхъ лицъ, но и цѣлыхъ народовъ удовлетворялись производительностью мѣстнаго района, когда передвиженіе людей ограничивалось, по самому укладу жизни того времени въ большинствѣ незначительными разстояніями, удобные пути сообщенія все-таки играли большую роль. Это находить себѣ подтвержденіе въ томъ, что люди селились преимущественно или у рѣкъ, или по берегамъ морей. Самые торговые и дѣятельные центры того времени находились на водныхъ путяхъ.

Съ теченіемъ времени, съ развитіемъ производительныхъ силъ однихъ районовъ, съ заселеніемъ другихъ и явившейся, въ зависимости отъ этого необходимости регулировать предметы производства согласно потребности, разрѣшеніе вопроса объ удобныхъ путяхъ сообщенія и быстрыхъ способахъ передвиженія, явилось въ высшей степени важнымъ и насущнымъ. Дѣйствительно, мы видимъ какъ идутъ рука объ руку развитіе удобныхъ путей сообщенія, перевозочныхъ средствъ и двигателей: хорошія дороги, смѣняются мощными шоссе, послѣдніе—рельсовыми путями, равнымъ образомъ передвиженіе на животныхъ, смѣняется передвиженіемъ въ телѣгахъ, дилижансахъ и наконецъ, въ качествѣ двигателя является машина, приводимая въ движеніе паромъ или электричествомъ. Тѣмъ не менѣе, несмотря на работу серьезныхъ научныхъ силъ всѣхъ культурныхъ государствъ

на протяженіи многихъ десятилѣтій организація желѣзнодорожнаго хозяйства получила ту форму, въ какой мы видимъ ее теперь, только сравнительно недавно всего лишь послѣдніе 80 лѣтъ, да и то нельзя сказать, чтобы въ этомъ дѣлѣ было сказано послѣднее слово. Все-таки мы видимъ уже, что желѣзныя дороги уничтожаютъ разстояніе, если можно такъ выразиться, способствуютъ общенію не только отдѣльныхъ народовъ, но и отдѣльныхъ лицъ, а это такъ необходимо для развитія культуры странъ, желѣзныя дороги удешевляютъ перевозки, уравниваютъ цѣны товаровъ въ разныхъ мѣстахъ, дѣлая ихъ (товары) болѣе доступными населенію, расширяютъ районы потребленія и сбыта, что, въ свою очередь, вызываетъ ростъ производства; благодаря удешевленнымъ перевозкамъ развивается вывозъ такихъ товаровъ, которые раньше, вслѣдствіе своей малоцѣнности не выдерживали дорого-стоющей перевозки; желѣзныя дороги ускоряютъ время перевозки, что даетъ возможность перевозить товары скоропортящіеся, а своевременность доставки грузовъ на рынокъ сбыта опредѣлила собою новыя основанія въ торговлѣ, устранила необходимость большихъ запасовъ товаровъ, ускоривъ тѣмъ самымъ оборотъ капиталовъ.

Однимъ словомъ, если сравнить жизнь какой-либо страны съ жизнью организма, а желѣзныя дороги, питающія отдѣльныя части этого организма съ нервной или кровеносной системой, можно по аналогіи придти къ заключенію, что чѣмъ совершеннѣе эта система, тѣмъ высшую степень въ органическомъ мирѣ занимаетъ ея обладатель, чѣмъ богаче развита въ странѣ желѣзнодорожная сѣть, тѣмъ болѣе даныхъ къ развитію этой страны.

Кромѣ только-что описаннаго важнаго значенія въ экономическомъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ для государства, они играютъ еще не менѣе важную роль въ стратегическомъ отношеніи при исполненіи военныхъ перевозокъ военнаго времени. При условіяхъ современной войны, когда въ бояхъ враждующихъ государствъ принимаютъ участіе миллионныя арміи, когда успѣхъ операцій почти исключительно зависитъ отъ быстроты сосредоточенія войсковыхъ массъ въ извѣстныхъ стратегическихъ пунктахъ, своевременной подвозкѣ снаряженія, артиллеріи и боевыхъ запасовъ, быстрота, планомѣрность и безусловно точное выполненіе перевозокъ является главной задачей желѣзныхъ дорогъ. Во время Крымской войны 1854—1855 г.г. отсутствіе желѣзныхъ дорогъ при необъятности пространства Россіи печально сказалося на результатахъ этой кампаніи и поставило на первую очередь вопросъ о безотлагательной необходимости для Россіи желѣзныхъ дорогъ. Дѣйствительно, съ этого времени начали усиленно строить желѣзныя дороги, а именно: въ 1857 году были выданы концессіи на сооруженіе 4 линій длиною въ 4000 верстъ: 1) Петроградъ-Варшава съ вѣтвью къ Прусской границѣ, 2) Москва-Нижегородъ, 3) Москва-Курскъ-Одесса и 4) отъ Курска (или Орла) черезъ Двинскъ до Либавы; въ 1856 году Рига-Двинскъ и Волго-Донецкая, въ 1858 году—Москва-Ярославль, Рига-Митава, Москва-Саратовъ. Въ виду необходимости соединенія центральной Россіи съ Южными и Сѣверными портами выдаются концессіи въ 1857 году на сооруженіе дороги отъ Одессы черезъ Кіевъ до встрѣчи съ предполагаемой къ постройкѣ магистрали Одо-дской или Либавкой. Въ 1863 году дается концессія на постройку дороги отъ Одессы до Кіева съ вѣтвью на Днѣстръ; въ 1866 году тоже на постройку дороги Козловъ-Воронежъ; въ 1867 году Грязи-Елецъ, а черезъ годъ Елецъ-Орелъ и т. далѣе.

Въ настоящее время желѣзно-дорожное строительство пріобрѣло особенно интенсивный характеръ, тѣмъ не менѣе Россія все-таки, по сравненію съ другими государствами Европы, имѣетъ весьма слабо развитую желѣзнодорожную сѣть: тогда какъ въ Англіи на 100 квадратныхъ верстъ территоріи приходится 12,70 верстъ желѣзныхъ дорогъ, у насъ на то же пространство имѣется всего только 1,09 версты

желѣзнодорожной линіи. Не говоря о причинахъ этого—по этому вопросу говорилось очень много и написаны цѣлые тома,—долженъ сказать, что такія важныя желѣзнодорожныя магистрали какъ Средне-Азіатская, Сибирская и Забайкальская построены сравнительно недавно, въ особенности двѣ послѣднія.

Значеніе великаго Сибирскаго Пути, о постройкѣ котораго была дана мысль ИМПЕРАТОРОМЪ АЛЕКСАНДРОМЪ III, въ достаточной мѣрѣ опредѣлилось во время послѣдней Русско-Японской войны. Насколько блестяще справились наши желѣзныя дороги съ своей трудной задачей доказываютъ слѣдующія слова профессора Мясоѣдова—Иванова.

„Безпримѣрно—длинная однопутная коммуникаціонная линія „протяженіемъ за Волгой отъ Батраковъ до Владивостока въ 6200 верстъ), должна была обслужить перевозку войскъ и всего военного матеріала, требовавшагося для арміи, флота и двухъ крѣпостей: Владивостока и Портъ-Артура. При объявленіи войны провозоспособность различныхъ участковъ Сибирской, Забайкальской и Китайской-Восточной была 4—7 паръ поѣздовъ, что оказалось совершенно недостаточнымъ, переправа войскъ и подвижного состава черезъ озеро Байкалъ производилась сперва на паромѣ-ледоколомъ, а затѣмъ прямо по льду, при чемъ перевозъ паровозовъ по льду представлялъ исключительныя трудности. Одновременно съ этой перевозкой была спѣшно закончена постройка Кругобайкальской желѣзной дороги (на 1½ года ранѣе назначеннаго срока) и безостановочно на всей линіи производились работы по усиленію пропускной способности, которая была доведена до 21 пары поѣздовъ. Въѣтъ съ войсками и военными тяжестями было отправлено съ Европейской сѣти на Сибирскую или Китайскую дороги 2207 паровозовъ, 1855 пассажирскихъ вагоновъ (изъ нихъ 1251 въ составѣ военно-санитарныхъ поѣздовъ) и 34028 товарныхъ вагоновъ (считая въ томъ числѣ оборудованные для зимней перевозки войскъ)“.

Значеніе желѣзныхъ дорогъ для перевозки пассажировъ также въ достаточной мѣрѣ оцѣнено всѣми и едва ли нуждается въ какихъ-либо подтвержденіяхъ; вотъ довольно интересное сопоставленіе: въ тотъ моментъ, когда обращающійся между Парижемъ и Кале экспрессъ, слѣдующій со скоростью 91 километра (километръ, примѣрно, около версты) прибываетъ въ Кале, отстоящій отъ Парижа на 295 километровъ, въ 1692 году обыкновенная телѣга отъѣзжала отъ Парижа всего на 5 километровъ, въ 1786 году дилижансъ—на 12 километровъ, 1834 году—почта на 32 километра, въ 1867 году—почтовый поѣздъ на 193 километра и въ 1887 году скорый поѣздъ на 212 километровъ. Время перѣзда теперь совершается въ 3 часа 15 мин., а въ 1692 г. въ 7 сутокъ, въ 1786 году въ 3 дня и въ 1834 г. въ 28 часовъ.

Въ настоящее время перевозки пассажировъ составляютъ (по пробѣгу поѣздовъ) около 30% всѣхъ перевозокъ, совершаемыхъ желѣзными дорогами.

Необходимо сказать нѣсколько словъ о перевозкахъ, вызываемыхъ самимъ существованіемъ желѣзныхъ дорогъ; я имѣю въ виду хозяйственныя перевозки матеріаловъ для ремонта, сохраненія и содержанія существующихъ желѣзныхъ дорогъ и матеріаловъ, необходимыхъ для сооруженія вновь строящихся.

Перевозки хозяйственныя вызываются собственными надобностями дорогъ въ балластѣ, землѣ, щебнѣ, камнѣ, шпалахъ, дровахъ, углѣ и проч. Такія перевозки совершаются обыкновенно или въ поѣздахъ коммерческаго движенія, или особыми, специально назначаемыми для этой цѣли. Подвозка того громаднаго количества матеріаловъ, какое требуется для постройки полотна желѣзныхъ дорогъ, мостовъ насыпей—только подъ силу перевозочной способности желѣзныхъ дорогъ: при другихъ способахъ перевозокъ такія колоссальныя сооруженія, какъ мосты, насыпи, виадуки, едва

ли когда-либо могли быть осуществлены. Да и само поддержаніе въ исправномъ состояніи верхняго строенія полотна, питанія паровозовъ и мастерскихъ топливомъ, снабженіе станцій необходимыми матеріалами возможно только при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ. Что это такъ—говорить, сравнительно высокій процентъ хозяйственныхъ перевозокъ, по отношенію всѣхъ перевозокъ на дорогахъ. На Забайкальской дорогѣ онъ примѣрно достигаетъ почти 65% всѣхъ перевозокъ.

Необходимо остановиться на подраздѣленіи перевозокъ въ зависимости отъ разстояній, на которыхъ они совершаются.

Перевозка грузовъ, районъ слѣдованія которыхъ отъ мѣста погрузки до мѣста выгрузки ограниченъ предѣлами одной дороги, считаются, такъ называемыми, перевозками мѣстнаго сообщенія. Если же путь слѣдованія груза захватываетъ двѣ или болѣе дорогъ, то это считается перевозкою въ прямомъ сообщеніи.

Послѣднее имѣетъ свою исторію: вначалѣ районъ обращенія вагоновъ ограничивался только предѣлами дороги собственности вагоновъ. На узловыхъ станціяхъ грузы изъ вагоновъ одной дороги выгружались и грузились вновь въ вагоны другой дороги. При такомъ порядкѣ страдали интересы какъ грузоотправителей, въ виду порчи тары и самого груза при частыхъ перевозкахъ, такъ и самихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя, для производства успѣшной перегрузки, связанной съ повѣркой груза, и прочими обрядностями, вынуждены были на передаточныхъ станціяхъ имѣть большія складочныя помѣщенія и надлежаще оборудованныя перегрузочныя платформы, содержать на нихъ большія штаты служащихъ и рабочихъ, а равно имѣть значительное количество путей для запасныхъ порожнихъ вагоновъ; безусловно увеличивался и непроизводительный простой вагоновъ.

Всѣ эти неудобства, конечно, скоро сказались и дороги, вынужденныя собственными выгодами и жалобами грузоотправителей и товарополучателей, стали искать выхода изъ подобнаго положенія, заключая между собою частныя соглашенія, а 1 іюля 1889 года всѣ дороги, непрерывно связанныя между собою одинаковой колеей въ цѣлхъ безперегрузочнаго слѣдованія грузовъ заключили между собою „Общее соглашеніе“ о взаимномъ пользованіи товарными вагонами, основной принципъ котораго заключался въ томъ, что всѣ дороги должны имѣть въ своихъ предѣлахъ и во всякій данный моменту столько товарныхъ вагоновъ своихъ и чужихъ, сколько они сами имѣютъ своихъ. Съ этого времени перевозки прямыхъ сообщеній получили возможность развитія, увеличивая товарообмѣнъ между пунктами производства.

(Окончаніе слѣдуетъ).

ОТЧЕТЪ.

По устройству Могзонскимъ кружкомъ любителей спектакля 29 марта 1915 года въ Могзонскомъ собраніи въ пользу семей запасныхъ нижнихъ чиновъ, призванныхъ на военную службу.

Приходъ: отъ продажи билетовъ 40 р. 10 к., израсходовано на постановку спектакля 34 р. 99 к., осталось 5 руб. 11 коп.

Предсѣдатель мѣстнаго временнаго Комитета по оказанію помощи семьямъ запасныхъ нижнихъ чиновъ, инженеръ Д. Семеновъ.

